

деяния. Закон, устанавливающий преступность деяния, усиливающий наказание или иным образом ухудшающий положение лица, совершившего это деяние, обратной силы не имеет (ч. 3 ст. 9 УК). Это следует из положения Конституции Республики Беларусь, в ч. 6 ст. 104 которой прямо определено, что закон не имеет обратной силы, за исключением случаев, когда он смягчает или отменяет ответственность граждан. Однако сейчас наблюдается иная ситуация, когда лицо за совершенное деяние привлекается к уголовной ответственности по более строгому Закону, вступившему в силу после имевшего место факта наложения взыскания за административное правонарушение (ст. 18.16 КоАП), являющегося обязательным условием привлечения к уголовной ответственности по ч. 1 ст. 3171 УК. Могла ли к лицу, привлеченному к ответственности по ст. 18.16 КоАП и совершившему в течение года, но до 24 октября 2013 г., аналогичное нарушение быть применена по ст. 3171 УК, например, специальная конфискация транспортного средства? Отрицательный ответ очевиден, ведь эта мера может быть применена лишь со дня вступления Закона в силу.

УДК 656

Организация дорожного движения – составная часть проектов планировки городов и районов

Капский Д.В.¹, Глик Ф.Г.²

¹Белорусский национальный технический университет, ²УП «Минскград»

Организация дорожного движения (ОДД) – неотъемлемая составляющая проектов транспортной планировки городов и районов. К сожалению, в нашей стране она до сих пор включается в состав работ, входящих в дорожную деятельность по содержанию автомобильных дорог и улиц. Поэтому проблемы ОДД не рассматриваются на должном уровне с точки зрения необходимой регламентации, учета и контроля. Вместе с тем невозможно отрицать всю важность четкой и рациональной ОДД, которая направлена в конечном итоге на совершенствование транспортной системы освоенной территории (повышение скоростей и безопасности сообщения, сокращение числа аварий, заторов и др.). По данным специалистов Российской Федерации уровень потерь, возникающий от несовершенной ОДД, огромен и сопоставим с потерей 8 % ВВП. Считалось, что ОДД заключается только в разработке схем (проектов) по расстановке дорожных знаков, нанесению дорожной разметки и устройству светофорных объектов. ОДД должна рассматриваться на уровне территориально-транспортного планирования городов и районов. Ведь реализация всего спектра мероприятий по ОДД на какой-либо

сложившейся территории может реально повысить пропускную способность улиц (как показывает опыт городов Российской Федерации) до 30 % без вложения существенных инвестиций. Это возможно за счет рационального светофорного регулирования, исключения левоповоротного движения, устройства т.н. «карманов» для остановок наземного маршрутного пассажирского транспорта, уширения перекрестков на пересечениях с магистральными улицами, строительства подземных пешеходных переходов в разных уровнях, ликвидации и упорядочивания парковок автомобилей на проезжей части магистральных улиц и др. Учет принципов и положений ОДД в градостроительном проектировании, особенно в проектах детального плана районов города, полагаем обязательным. Так, распределение транспортных потоков в узлах дорожной сети на основе прогнозирования спроса на поездки населения и грузоперевозки, повышения скоростей сообщения и привлекательности маршрутного пассажирского транспорта и др. во многом решается именно с помощью ОДД. Повышение качества ОДД обеспечивает требуемую пропускную способность дорожной сети наряду с ее развитием, совершенствование парковочной политики и рациональное использование парковочного пространства, оптимальное управление светофорными объектами. С помощью наилучшей ОД транспорта и пешеходов формируются и новые положительные стереотипы поведения участников дорожного движения, а места притяжения населения становятся более доступными, следовательно, и более привлекательными. Отношение к роли ОДД можно изменить, в первую очередь, за счет разработки и введения нормативных документов по составу и содержанию проектов, а также по выделению специальных субсидий, для выполнения предпроектных научно-исследовательских работ.

УДК 681.523.5

Системы автоматической парковки как средство повышения безопасности на дорогах цивилизованных стран

Леонтьев Д.Н., Фролов А.А.

Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет

Вопрос паркования автомобилей на тесных улочках является одним из активно обсуждаемых. Его решение представляет собой сложный алгоритмический процесс, который связан с действиями водителя и возможностями электронно-аппаратной части системы парковки. Решение водителя «припарковать свой автомобиль» реализовано в виде автоматизированной системы, которая включается в работу по желанию